

Zeitschrift: Les intérêts du Jura : bulletin de l'Association pour la défense des intérêts du Jura
Herausgeber: Association pour la défense des intérêts du Jura
Band: 36 (1965)
Heft: 8

Artikel: Aspects économiques
Autor: Gnägi, R.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-824871>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 17.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Aspects économiques

Qu'il s'agisse du rail, de la route ou des ailes, les voies de communication et leur amélioration jouent un rôle prépondérant dans l'économie d'un pays et constituent la base de son aménagement et de son essor. De par sa situation géographique, le canton de Berne connaît des problèmes de trafic qui ne sont pas faciles à résoudre. Il suffit, pour s'en rendre compte, de le considérer dans son axe nord-sud, et on comprendra aisément combien sont grandes les difficultés à surmonter pour lui assurer une dotation optimale en voies de communication. Sous ce rapport, de nombreuses lacunes sont encore à combler.

Tout d'abord, les routes :

Nous déplorons vivement qu'il n'ait pas été possible de mieux desservir le canton de Berne dans le cadre de l'aménagement du pays en routes nationales. Aux Chambres fédérales nos efforts en vue de faire englober le Jura et la route principale Delémont-Bienne dans le réseau des routes nationales ont échoué. Heureusement qu'au moins nos revendications en faveur de l'Oberland furent admises dans une mesure satisfaisante (route de la rive gauche du lac de Brienz). Il importe avant tout, aujourd'hui, de pousser à la mise en chantier de cet aménagement.

Le percement de tunnels routiers fait l'objet, dans l'Oberland même, de divergences d'opinion qui doivent être surmontées si nous voulons arriver à une conception uniforme.

Dans le domaine du trafic aérien, le Conseil-exécutif et le Grand Conseil font tout ce qui est en leur pouvoir pour assurer le raccordement de la région de Berne aux voies aériennes nationales et internationales. Nous n'ignorons pas que l'aérodrome du Belpmoos n'est pas et ne sera jamais la bonne solution. C'est la raison pour laquelle les autorités se doivent de continuer à chercher le moyen d'obtenir, à long terme, une liaison aérienne satisfaisante.

Pour en venir au trafic ferroviaire, nous constatons d'abord, qu'avec les Grisons, le canton de Berne entretient le plus long réseau de chemins de fer privés de notre pays. On peut relever avec une réelle satisfaction que des chemins de fer, modernisés avec l'aide de la Confédération, desservent toutes les régions de notre canton.

C'est à ce fait que nous devons pour une bonne part une structure économique qui se caractérise par des entreprises de grande et de moyenne importance, réparties sur tout le territoire cantonal, pour le développement futur desquelles ces moyens de transport paraissent devoir suffir dans une bonne mesure.

En ce qui concerne le problème qui nous préoccupe aujourd'hui, nous nous devons de témoigner une fois de plus notre reconnaissance aux pionniers qui ont osé entreprendre le percement du tunnel transalpin du Lötschberg. Indéniablement le BLS a fécondé l'économie de l'Oberland bernois et largement profité à son tourisme. Il est devenu également l'instrument indispensable de l'intensification du trafic voyageurs à travers le canton de Berne. Relevons que le BLS sert le tourisme non seulement par le transport des clients, mais également en faisant connaître au loin, par sa propre propagande, la région tou-

ristique de l'Oberland bernois. A part cette tâche de caractère purement régional, le BLS prend de plus en plus d'importance comme moyen de transport international. Plus les efforts d'unification de l'Europe seront poussés, plus le trafic international augmentera. Nous ne pouvons donc pas renvoyer à demain les décisions à prendre pour suivre cette évolution, car il est certain que la collaboration économique accrue entre les nations européennes s'étendra aussi au trafic ferroviaire. Le canton de Berne tient avant tout à aménager une seconde ligne internationale qui non seulement continue à servir le tourisme de l'Oberland, mais améliore également la liaison ferroviaire avec le Jura. L'ADIJ, la Chambre d'économie publique du Jura, a exprimé de la façon la plus déterminée son désir de voir se réaliser l'aménagement en double voie de la ligne Bâle/Delle-Delémont-Bienne-Berne, dans l'idée évidente qu'une amélioration du trafic ferroviaire contribuerait à donner de nouvelles impulsions à l'économie jurassienne. Il serait souhaitable que les efforts des milieux intéressés à l'aménagement du port fluvial de Bourogne permettent d'intensifier le trafic sur la ligne de Belfort-Delle-Porrentruy. Ainsi satisfaction serait donnée aux milieux économiques jurassiens qui réclament de longue date une revalorisation de la ligne de Delle. En cherchant à améliorer la liaison avec le Jura, les autorités n'ont pas en vue la politique ferroviaire seulement ; elles entendent aussi lui procurer les conditions nécessaires au développement de son économie. C'est un fait connu que l'activité industrielle dominante du Jura est l'horlogerie, une industrie sensible aux crises. Le développement des voies de communication devrait permettre d'obtenir une plus judicieuse répartition des entreprises et d'attirer de nouvelles industries pour mieux équilibrer l'économie de cette région.

De façon tout à fait générale, un meilleur aménagement de la ligne internationale du Lötschberg pourrait procurer à l'économie bernoise des avantages estimables. En ce qui concerne l'industrie hôtelière de l'Oberland, il faut reconnaître que le raccordement au trafic international, en particulier aux lignes des grands express européens (TEE) n'est pas encore suffisant. Seule une ligne à grand rendement, répondant vraiment aux exigences du trafic international, nous mettra en mesure d'alimenter de façon optimale les centres touristiques de l'Oberland. Un point particulier donnant lieu, ces derniers temps, à de grandes discussions concerne la propagande que fait le BLS en faveur de la région touristique de l'Oberland bernois. Il me semble indispensable que cette propagande ne cesse pas une fois le BLS passé sous nouvelle régie. Comme toute entreprise de transports, les chemins de fer ont besoin d'un minimum de réclame, et rien ne permet de penser que tel ne sera pas le cas à l'avenir.

En résumé, le moment est venu pour le canton de Berne d'adapter ses voies de communication aux exigences actuelles et de perfectionner leur aménagement en vue des besoins futurs. L'économie et le tourisme bernois ne continueront à prospérer et à se développer que dans la mesure où les voies de communication seront mises à leur service.

R. GNÄGI

Conseiller d'Etat, directeur de l'Economie publique